Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1345

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de NS-dienstregeling Amsterdam-Haarlem-Zandvoort* (ingezonden 4 februari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 februari 2015)

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van:
1. Het bericht «Rover wil oplossing voor trage sprinter naar Zandvoort»?[1]
2. De brief van NS aan het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov) over de dienstregeling voor 2015 d.d. 1 april 2014?[2]
3. De brief van NS aan het Locov over de ontheffingsverzoeken voor de dienstregeling 2015 d.d. 31 oktober 2014?[3]
4. Het advies van het Locov aan NS over de ontheffingsverzoeken voor de dienstregeling 2015 d.d. 21 november 2014?[4]
5. De brief NS aan het Locov over het besluit inzake de ontheffingsverzoeken voor de dienstregeling 2015 d.d. 17 december 2014?[5]

Antwoord 1
Ja, ik ken deze stukken. Uitgezonderd het eerstgenoemde bericht zijn deze stukken onderdeel van het reguliere overleg- en adviestraject rond de dienstregeling.

---

1 http://www.rover.nl/actueel/nieuwsarchief/878-rover-wil-oplossing-trage-sprinter-naar-zandvoort

2 http://www.locov.nl/Images/Locov%202014-83973%20besluit%20dienstregeling%202015_tcm311-350129.pdf

3 http://www.locov.nl/Images/Locov%202014-244487%20Ontheffingsverzoeken%20dienstregeling%202015_tcm311-360590.PDF

4 http://www.locov.nl/Images/Locov%202014-258804%20advies%20ontheffingsverzoeken%20dienstregeling%202015_tcm311-360949.pdf

5 http://www.locov.nl/Images/Locov%202014-277933%20Besluit%20ontheffingsverzoeken%20dienstregeling%202015_tcm311-361854.pdf

ah-tk-20142015-1345
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Vraag 2
Klopt het dat het dertien keer per dag verslechteren van de reistijd van de sprinter Amsterdam-Zandvoort met tien minuten (van 30 naar 40 minuten) wordt veroorzaakt door het inpassen van goederentreinen?

Antwoord 2
De reden waarom de Sprinter van Amsterdam Centraal naar Zandvoort een aantal maal per dag tien minuten wachten op station Haarlem is het feit dat NS ruim na de capaciteitsverdeling, mede op verzoek van consumentenorganisaties en regionale overheden, nog wijzigingen heeft aangebracht in de dienstregeling in de regio Amsterdam/ Haarlem/Uitgeest. Dit was zo kort vóór de ingang van de dienstregeling 2015 dat van de goederenvervoerders redelijkerwijs niet meer verwacht kon worden dat zij de tijdligging van hun paden nog zouden aanpassen. NS was hiervan op de hoogte maar schatte in dat de voordelen voor de reizigers van de aanpassing van de dienstregeling in de regio groter waren dan het nadeel van de tien minuten wachttijd. NS en ProRail zijn druk bezig te zoeken naar een oplossing die zo snel mogelijk kan worden toegepast.

Vraag 3
Kunt u aangeven hoe vaak deze dertien goederenpaden gemiddeld per dag daadwerkelijk worden gebruikt?

Antwoord 3
Van de beschikbare goederenpaden waar het hier om gaat wordt er volgens opgave van ProRail twintig tot veertig procent daadwerkelijk gebruikt door goederentreinen (realisatie vanaf medio december 2014, de huidige dienstregeling). Of goederentreinen rijden, is afhankelijk van het aanbod van lading. Goederenpaden worden dus niet altijd daadwerkelijk gebruikt. Een goederenvervoerder betaalt voor een pad dat hij wel aanvraagt maar niet gebruikt een reserveringsheffing.

Vraag 4
Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat de dienstregeling voor reizigers zelfs in de spits en op dagen met veel strandvervoer fors verslechtert, terwijl het treinaanbod (aantal treinen per uur per verbinding) rond station Haarlem niet gewijzigd is en er rond station Haarlem voldoende wachtsporen zijn voor goederentreinen?

Antwoord 4
Zie de antwoorden 7 en 8.

Vraag 5
Bent u het met NS eens dat in deze situatie een overbelastverklaring geen optie is? Zo ja, kunt u dit onderbouwen vanuit uw visie dat de reiziger op één, twee en drie moet staan?

Antwoord 5
De langere reistijd van de Sprinter naar Zandvoort is niet een gevolg van te weinig capaciteit, maar van een late wijziging van de NS-dienstregeling (zie antwoord 2). Deze wijziging heeft NS, na overleg met de consumentenorganisaties en decentrale overheden, toegepast in het belang van de reizigers. Er is geen reden voor een overbelastverklaring.

Vraag 6
Klopt het dat de prioriteitsvolgorde uit artikel 10 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, waarbij personentreinen voorrang hebben op goederentreinen, alleen wordt toegepast indien een overbelastverklaring is afgegeven?

Antwoord 6
Ja. De artikelen 7 tot en met 12 uit het genoemde Besluit gelden inderdaad alleen indien er een overbelastverklaring is afgegeven. Zie verder antwoord 7.

Vraag 7
Deelt u de mening dat er situaties zijn waarin een overbelastverklaring een te rigoureuze stap is, maar waarbij het wel wenselijk is dat ProRail als capaciteitsverdeler genoemde prioriteitsvolgorde kan toepassen? Bent u bereid dit vast te leggen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, om zo de positie van reizigersvervoer in de capaciteitsverdeling te verduidelijken?

Antwoord 7
Als onafhankelijke en neutrale infrastructuurbeheerder moet ProRail op non-discriminatoire wijze de capaciteit op het spoor verdelen en eventuele conflicten daarover beslechten. Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur geeft daar invulling aan, onder meer met objectieve verdeelregels en -prioriteiten. ProRail moet vanuit het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur ruimte beschikbaar stellen voor goederenvervoer.
Het is voor ProRail de uitdaging om de belangen van alle partijen evenwichtig en oplossingsgericht te wegen. ProRail streeft er in samenwerking met de vervoerders naar de wensen zo veel mogelijk te honoreren en capaciteitsconflicten zo veel mogelijk te voorkomen.
Het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces begint met de programmatiefase waarin vervoerders (en ProRail voor wat betreft de taken voor beheer, onderhoud en vervanging) de mogelijkheid krijgen tot het indienen van capaciteitsaanvragen. Het kan voorkomen dat vervoerders geheel of gedeeltelijk dezelfde capaciteit aanvragen. Als dat gebeurt, doet ProRail tijdens de coördinatiefase, die op de programmatiefase volgt, een voorstel om de capaciteitsaanvragen passend te maken. In zo'n voorstel houdt ProRail de prioriteitsvolgorde uit artikel 10 van het Besluit al in gedachten. Het staat een vervoerder vrij een voorstel van ProRail niet te accepteren. Op dat moment verklaart ProRail de infrastructuur overbelast. Overbelast verklaarde infrastructuur betekent meestal dat twee vervoerders niet tot overeenstemming kunnen komen over de ligging van hun treinpaden. Zelden ligt hier een (structureel) tekort aan capaciteit aan ten grondslag. ProRail moet vervolgens op basis van het Besluit het capaciteitsconflict beslechten. Hieruit volgt dat de gevraagde bevoegdheid voor ProRail reeds is opgenomen in het Besluit. Een aanpassing van het Besluit acht ik daarom niet nodig.

Vraag 8
Bent u bereid, conform het advies van het Locov, bij ProRail, NS en de goederenvervoerders aan te dringen op een oplossing voor het knelpunt op de verbinding Amsterdam-Haarlem-Zandvoort, zodat uiterlijk bij de start van het strandseizoen de verbinding Amsterdam-Zandvoort weer optimaal is?

Antwoord 8
Ja. Ik heb ProRail en NS mede naar aanleiding van deze set vragen verzocht nog eens grondig naar de situatie te kijken. ProRail en NS zijn met de betrokkenen vervoerders en met de consumentenorganisaties in het Locov in overleg. Ze bekijken zorgvuldig of het mogelijk is om nog voor de zomer verbeteringen in de dienstregeling 2015 te realiseren en de wachttijd zo veel mogelijk te verkleinen, zoals Rover heeft voorgesteld. Verder is NS is voornemens om voor dienstregeling 2016 in alle gevallen een «snelle» Sprinter Amsterdam Centraal – Zandvoort aan te vragen, zonder lange wachttijd in Haarlem.